Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

Nr 12 Warszawa, 9 kwietnia 1939 r. Cena numeru 10 gr.

Jedziemy

LPT

Tygodnik turystyczny

W ślad za wielkim rozwojem turystyki masowej

IDZIE NOWA ERA

racjonalnej współpracy wszystkich czynników ogólnej gospodarki turystycznej

Turystyka polska przeżyła w ciągu trzech ostatnich lat pierwszy okres swej **wielkiej rewolucji.**

Hasłem tej przełomowej ery było podciągnięcie powoli rozwijającego się u nas ruchu turystycznego **do poziomu poważnego problemu gospodarczego.** Trzeba było „dopędzić" Europę w organizacji turystyki popularnej, dostępnej dla najszerszych mas społeczeństwa.

Zadanie to podjęte przez **Ligę Popierania Turystyki** polegało na uruchomieniu sprawnego aparatu organizacyjnego, akwizycyjnego i propagandowego dla masowego ruchu, jakoteż odpowiednie przygotowanie terenu.

Akcja ta, jak wiadomo, uwieńczona została pomyślnym rezultatem. W ciągu niezwykle krótkiego czasu potrafiono rozbudzić w najszerszych sferach **masowy pęd** do wszelkiego rodzaju wyjazdów turystycznych i pęd ten **ująć w nowoczesne ramy organizacyjne** pociągów popularnych, ryczałtów uzdrowiskowych, tanich sezonów wypoczynkowych i kuracyjnych, oraz wczasów pracowniczych.

Nie tylko jednak pod względem popularyzacji i nasilenia ruchu turystycznego zdołaliśmy już dorównać krajom zachodniej Europy — podciągamy również coraz szybciej w górę poziom naszych urządzeń **terenowych** i **transportowych.** Działalność Ligi Pop. Turystyki zdała i na tym polu swój egzamin z doskonałym wynikiem, mogąc już dziś poszczycić się **imponującym dorobkiem inwestycyjnym** w postaci pięciu kolejek i wyciągów górskich, oraz licznych hoteli i domów wycieczkowych w najpiękniejszych i najtłumniej odwiedzanych zakątkach kraju.

Wspaniały ten rozwój masowego ruchu turystycznego jest jednakże dopiero **pierwszym etapem** organizacji wielkiej gospodarki turystycznej.

Niebywale szybkie tempo rozwoju samej konstrukcji masowego ruchu, wymaga siłą rzeczy **analogicznego podciągnięcia wielu innych gałęzi pomocniczych** przemysłu turystycznego i racjonalnego skoordynowania współpracy wszystkich czynników ogólnej gospodarki turystycznej, uzdrowiskowej i letniskowej.

Przychodzi teraz kolej na teren. Wówczas bowiem dopiero będzie można mówić o wiel-

(Dokończenie na str. 2-ej)

Gospodarka w Pieninach
wymaga bezzwłocznej budowy szosy
z Niedzicy do Sromowiec Niżnych

Jak już prasa codzienna donosiła, został ostatnio włączony do **Parku Narodowego** w Pieninach obszar dawnego rezerwatu pienińskiego na prawym brzegu Dunajca, przyłączony do Polski w listopadzie ub. r.

W ten sposób cały chroniony obszar przepięknych skalic pienińskich znalazł się **pod jednolitym zarządem,** który zapewni im należytą opiekę i gospodarkę ochronną.

Z faktem tym łączy sę ściśle i wysuwa znowu na czoło spraw pilnych i aktualnych kwestia **budowy drogi jezdnej** z Niedzicy do Szczawnicy, wzgl. do Sromowiec Niżnych, omijającej od południa właściwy przełom pieniński. O sprawie tej pisaliśmy już swego czasu, godzi się ją jednak przypomnieć znowu, jako jedno z podstawowych zadań na najbliższy sezon letni.

Przyłączenie prawobrzeżnych Pienin, obok powodów natury krajoznawczej, turystycznej i przyrodniczej, miało swój sens przede wszystkim ze względów komunikacyjnych, dawny bowiem stan rzeczy odcinał Szczawnicę od jej naturalnego zaplecza komunikacyjnego, t.j. **Podhala,** zmuszając do dalekich objazdów przez Krościenko. Przyłączenie Pienin prawobrzeżnych otwarło komunikację t. zw. drogą pienińską, biegnącą samym przełomem, co prawda tylko połowicznie, gdyż połączenie z Niedzicy do początku drogi pienińskiej pod **Czerwonym Klasztorem** biegnie nadal przez terytorium słowackie.

W tej sytuacji budowa drogi Niedzica — Sromowce Niżnie i budowy mostu na **Dunajcu** pod Czerwonym Klasztorem jest **szczególnie pilna,** podobnie jak i dalszego jej odcinka, który pozwoliłby na skierowanie ruchu kołowego nie przez przełom, lecz z jego ominięciem przez **wieś Leśnicę.**

Świat turystyczny domaga się realizacji tych projektów w całej rozciągłości, gdyż dopiero wówczas radosny fakt powiększenia Parku Pienińskiego będzie mógł być w pełni wykorzystany.



Majestat śnieżnych szczytów w blaskach wiosennego słońca.

kim rozwoju naszego gospodarstwa turystycznego i racjonalizacji turystycznej polityki gospodarczej, gdy szybkiemu rozwojowi masowego ruchu **zaczną dotrzymywać kroku inne składowe części** wielkiego aparatu turystycznego, jak uzdrowiska, stacje wycieczkowe i cały przemysł hotelarsko - pensjonatowy.

Drugi za tym etap „wielkiej rewolucji turystycznej" musi objąć nowe horyzonty organizacyjne Musi ściśle zespolić i unormować współpracę **naczelnych organów** poszczególnych gałęzi przemysłu podróżniczego i wielkich instytucji turystycznych, podnieść jak najszybciej poziom **urządzeń terenowych** i pobudzić inicjatywę prywatną do nowych wysiłków inwestycyjnych.

(S-T.)

785 tysięcy turystów

przewiozły pociągi popularne w roku 1938

Największą frekwencję wykazała dzielnica poznańska

W ciągu ostatnich 3-ch lat masowa turystyka pociągami popularnymi nabrała już pewnych stałych form i wyjednała sobie poważne miejsce w naszej turystyce krajowej.

Gdy przyjrzymy się wynikom osiągniętym w latach 1936, 1937 i 1938 przekonamy się, że ten nowy sposób turystyki przyjął się i rozrósł już do poważnych rozmiarów. Rozmiary tego ruchu są już tak wielkie, że nabiera on poważnego znaczenia gospodarczego.

Jak wzrasta ruch pociągów popularnych w Polsce świadczą następujące cyfry z lat ubiegłych. W roku 1936 Liga Popierania Turystyki zorganizowała 1045 pociągów, w roku 1937 — 1.228 pociągów, zaś w roku 1938 — 1.367 pociągów. Czyli, że w stosunku do roku 1936 ilość pociągów popularnych wzrosła w roku 1938 o 30 proc.

Pociągami tymi przewieziono w roku 1936 — **625.943 turystów**, w roku 1937 — cyfra ta podskoczyła do **724.416 turystów**, a w roku 1938 osiągnęła cyfre **785.821 turystów**. Zatem liczba turystów przewiezionych pociągami popularnymi w roku 1938 wzrosła o 26 prc. w stosunku do roku 1936. Jak więc widzimy z powyższych cyfr zwiększenie ilości pociągów popularnych nie idzie w parze ze wzrostem ilości turystów.

Jeżeli porównać ruch masowy w poszczególnych **Delegaturach L.P.T.** które są inicjatorami i organizatorami masowego ruchu popularnego, to ruch ten w poszczególnych Delegaturach kształtuje się niejednostajnie.

Na terenie Delegatury Warszawskiej, jakkolwiek zajmuje ona stale pierwsze miejsce pod względem ilości pociągów i frekwencji, ilość turystów przewiezionych pociągami popularnymi z roku na rok maleje. W stosunku do roku 1936 daje się zauważyć spadek frekwencji o 7 proc., mimo, że ilość uruchomionych pociągów popularnych wzrosła o 18 proc.

Dalej Delegatura Lwowska wykazuje również spadek zarówno ilości pociągów popularnych (3.2%), jak i frekwencji turystów (2.9%) w stosunku do roku 1936.

Natomiast Delegatura Poznańska wykazuje **największą żywotność** w rozwoju popularnego ruchu turystycznego, gdyż tam ilość pociągów wzrosła w roku 1938 o 106 proc., zaś ilość przewiezionych turystów podniosła się o 42 prc.

Nie należy jednak uważać, że osiągnięte wyniki są kompletnym obrazem dotychczasowej pracy Ligi Popierania Turystyki w zakresie masowego ruchu popularnego. Cyfry wymienione wyżej mogłyby wykazać większe skoki pomiędzy poszczególnymi latami, gdyby nie **trudności przewozowe**, które nie pozwalają na **szybszy rozwój ruchu popularnego.**

Jak nam wiadomo tabor kolejowy P.K.P. jest **bardzo szczupły** i po zaspokojeniu potrzeb nromalnego ruchu pasażerskiego liczba wagonów osobowych dla pociągów popularnych jest bardzo ograniczona. Wskutek tego w wielu wypadkach Delegatury Ligi Popierania Turystyki zmuszone były **ograniczać swój program pociągów popularnych**, nie mając dostatecznej ilości taboru dla przewiezienia świeżo zwerbowanych turystów.

Mimo jednak tych trudności, dzięki umiejętnemu wykorzystaniu taboru kolejowego, ruch ten jednak stale wzrasta ku pożytkowi kolei, turystów i terenu.

Na wiosenny urlop

Tanie pobyty ryczałtowe

Liga Popierania Turystyki corocznie organizuje na wiosnę i jesienią tanie pobyty ryczałtowe w uzdrowiskach i letniskach całej Polski.

Karty uczestnictwa L.P.T. na **Tanie Pobyty Ryczałtowe** umożliwiają nie tylko **tanie spędzenie urlopu** wiosennego lub jesiennego, lecz również upoważniają do korzystania z wydatnych ulg przejazdowych, zniżki taksy kuracyjnej oraz udogodnień w korzystaniu w zabiegach lekarskich.

Zasady kart uczestnictwa L.P.T. są już powszechnie znane a stale wzrastająca ilość osób która korzysta z nich, świadczy dobitnie o powodzeniu akcji Ligi Popierania Turystyki.

Dla tych którzy pragną prawdziwego wypoczynku a przy tym nie mogą sobie pozwolić na większy wydatek, wiosna i jesień to **najlepsze okresy** dla wykorzystania urlopu. Wiemy jakie przepełnienie panuje w letniskach w sezonie letnim i jakie wówczas trzeba płacić ceny za najskromniejsze a z trudem zdobyte pomieszczenie.

W tym roku wiosenne Tanie Pobyty Ryczałtowe L.P.T. rozpoczną się **1 maja** i trwać będą **do połowy czerwca.**

Niebawem ukażą się afisze podające listę miejscowości objętych tą akcją. Specjalne prospekty będą zawierały szczegóły dotyczące zniżek kuracyjnych, cen pensjonatów, etc. w każdej poszczególnej miejscowości. Broszury te będzie można otrzymać w przedstawicielstwach L.P.T. na wszystkich większych stacjach kolejowych oraz w Biurach Podróży.



Stary jesion w Zakopanem.

Jak uczcić pamięć

wielkiego bojownika o polskość Tatr

Ze strny pewnych kół wysunięto ostatnio projekt uczczenia pamięci wielkiego miłośnika Tatr i bojownika o ich polskość, a zarazem gorącego patrioty — **Władysława hr. Zamoyskiego**, ostatniego właściciela dóbr zakopiańskich, który po swej śmierci utworzył z nich Fundację Kórnicką, przejętą, jak wiadomo, jeśli chodzi o lasy tatrzańskie ,przez **Skarb Państwa.**

Władysław Zamoyski był tym, który wyrwał Tatry z rąk obcych, który w długoletniej walce zapewnił Polsce **posiadanie Morskiego Oka**, który Tatry kochał i chronił, pomagając zarazem wybitnie do rozwoju polskiej turystyki tatrzańskiej.

Obecnie, gdy został zrealizowany **Tatrzański Park Przyrody**, będący w dużym stopniu realizacją **zamysłów i ideałów zmarłego**, słuszną jest rzeczą, by uczcić jego pamięć i to w tym terenie, który był mu najdroższym i w którym działał.

Inicjatywa o której wspominamy po wyżej mówi o pomniku. Nie chcemy wypowiadać w tej sprawie zdania, które mogłoby być jednostronnym sadzimy jednak, że najbardziej godnym pamięci wielkiego samotnika byłby odpowiednio zaadaptowany **głaz z tatrzańskiego granitu.**

Ponieważ dawno już przyjęto zasadę, że Tatry nie powinny być terenem, na którym ustawia się wszelkiego rodzaju pomniki, należy odrzucić **a limine** projekt, by pomnik czy głaz pamiątkowy stawiać **przy Morskim Oku**, mimo, że miejscem odpowiednim, a nie będącym w sprzeczności z zasadami ochrony krajobrazu tatrzańskiego, byłaby **Łysa Polona** w pobliżu dawnego mostu granicznego.

Projekt ten, zanim byłby zrealizowany, winien przejść przez próbę ogniową opinii publicznej i z tą myślą podajemy go naszym czytelnikom, prosząc o nadsyłanie uwag i opinii do redakcji „Jedziemy".

Wszystkim naszym Czytelnikom i Przyjaciołom składamy

Życzenia Wesołych Świąt

REDAKCJA



Bieszczady. Krajobraz zimowy z okolic Sławska.

NOWE METODY propagandy turystycznej

Propagandą przywykliśmy nazywać czynności zmierzające **do zwrócenia uwagi** na pewne fakty i zjawiska lub przeszczepienie pewnych pojęć, o ile dotyczą one dóbr niematerialnych, idealnych, a nie ściśle gospodarczych, handlowych.

Propagandę tych ostatnich nazywamy reklamą. Różnica między tymi dwoma pojęciami jest właściwie bardzo płynna; jeżeli mówię **używaj cukru**, to jest to propaganda, jeśli powiem **używaj cukru „Chodorów“**, będziemy to uważać za reklamę.

Propaganda czy reklama?

W zakresie zagadnień turystyki dadzą się zastosować te same pojęcia i ten sam podział, który jednak jest jeszcze bardziej płynny i w wielu wypadkach trudny do przeprowadzenia. Zachęcając do odwiedzenia **Krynicy** jako stacji turystycznej, uważamy że jest to propaganda, jeżeli jednak damy ogłoszenie wzywające do leczenia się w **zakładzie zdrojowym** w Krynicy, każdy będzie uważać to za reklamę.

Trudności propagandy turystycznej

Rozróżnienia te nie byłyby w zasadzie istotne, gdyby nie fakt, że wielu ludzi inaczej reaguje na propagandę, która ma piętno pewnej bezinteresowności, a inaczej na reklamę, do której nastawienie jest często krytyczne. Wskutek owej chwiejnej linii podziału z jednej strony, a z drugiej wskutek bezsprzecznie gospodarczego znaczenia turystyki wogóle, coraz częściej **propaganda turystyczna** natrafia na **opory i trudności, zarówno** w rozpowszechnianiu jak i w należytym oddziaływaniu.

W miarę jak zainteresowania turystyczne rosną, jak propaganda turystyczna nabiera na nasileniu, napotyka się na opory w jej prowadzeniu, czy to w postaci żądania **wynagrodzenia za usługi**, które do niedawna spełniano ochoczo bezpłatnie, czy też wręcz w formie **odmowy**. Również i klijent — turysta, który do niedawna reagował życzliwie na prospekt czy plakat, dziś staje się krytyczny i patrzy na prospekt lub artykuł propagandowo - turystyczny, jak na reklamę handlową, do której podchodzi krytycznie i z rezerwą.

„Klimat intelektualny“

Zjawiska powyższe skłoniły ostatnio niektóre z **zachodnio - europejskich centrali propagandowych**, do przestawienia się z propagandy bezpośrednio turystycznej na propagandę pośrednią, raczej kulturalną, niż turystyczną.

Historia, literatura, muzyka, sztuki plastyczne, architektura, folklor — oto tematy, które przy należytym opracowaniu nadają się znakomicie do zużytkowania jako atrakcje turystyczne, mimo że słowo turystyka, przyjazd czy pobyt **nie bedzie wcale użyte.**

Piszący te słowa miał ostatnio sposobność przeprowadzenia na ten temat dłuższej rozmowy z szefem propagandy turystycznej Francji — **dr Ranc'iem**. Wybitny ten fachowiec kładł szczególny nacisk na tworzenie tego, co nazywał **„climat intelectuel“** swoistego klimatu intelektualnego t. j. stanu zainteresowania pewnymi zagadnieniami, związanymi z danymi krajem, miastem czy zabytkiem.

Atrakcje intelektualne

Pod takim kątem widzenia wydano n. p. ostatnio we Francji broszurę o **Rewolucji Francuskiej**, która zwłaszcza w krajach anglosaskich budzi duże zainteresowanie po dziś dzień. Broszura taka opracowana przez wybitnych fachowców, omawia dzieje rewolucji, a tym samym wspomina **o różnych miejscowościach** i miejscach, które były widownią tego czy owego zdarzenia. Mówiąc o tym, wspominając o zachowaniu się poszczególnych zabytków do dziś, broszura taka wywołuje „klimat“ sprzyjający podróży do Francji dla zwiedzenia i poznania takich miejsc, znanych z historii.

Podobne broszury zostały opracowane o pamiątkach protestanckich na tle dziejów protestantyzmu we Francji, o Wolterze etc. W broszurach tych unika się podawania nawet **firmy wydawcy**, t. j. centrali propagandy turystycznej, wysuwając na pierwszy plan naukowe kwalifikacje autora.

Publiczność, w której podobna lektura, kolportowana nie przez biura podróży, ale przez **ogródki życia intelektualnego** — uniwersytety, towarzystwa naukowe, kluby etc., wywołuje chęć podróżowania i poznania widowni tych czy owych zdarzeń, sama dopomina się u biur podróży czy linii okrętowych o organizowanie wycieczek do danych ośrodków, a biura te, widząc popyt, — chętnie same organizują odnośne podróże, prześcigając się w dogodności warunków.

Jak twierdzi dr Ranc, metoda ta już w roku ubiegłym dała we Francji **bardzo dobre rezultaty** i będzie kontynuowana w roku bieżącym, zwłaszcza na terenie Ameryki, gdzie na polu reklamy doszło do swoistego zblazowania, a tym samym dotychczasowe metody „propagandy“ wzgl. „reklamy“ turystycznej, nie dawały wyniku.

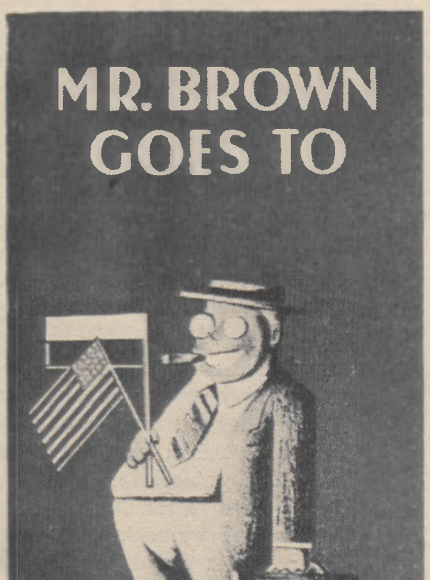
Nowe drogi polskiej propagandy

Uwagi powyższe są niezwykle ciekawe i powinny pobudzić do myślenia i nasze ośrodki turystyczne. Nie mówiąc o rynku międzynarodowym, nawet na rynku wewnętrznym możnaby uzyskać tą metodę niewątpliwie ciekawe rezultaty.

Tu z satysfakcją możemy stwierdzić, że i w Polsce mamy przykłady zupełnie samodzielnego i oryginalnego stosowania tej metody w postaci propagowania t. zw. **Szlaku Mickiewiczowskiego**, gdzie nie obecne walory krajobrazowe, lecz nawiązanie do arcydzieł literatury jest głównym bodźcem zwiedzania. Przykład ten możnaby z powodzeniem wykorzystać i w odniesieniu do innych. Próby takie były już czynione w odniesieniu do **Żeromskiego, Reymonta** i i... Wartoby niewątpliwie sięgnąć także do wspomnień historycznych.

Tu wysuwa się jako niewątpliwie ciekawy motyw organizowanie w Warszawie festivalów opartych o wspomnienia z epoki stanisławowskiej. **Park i pałac Łazienkowski** może tu dać **jedyne wprost ramy**, które można znakomicie wypełnić treścią związaną z ową epoką. Byłby to bezsprzecznie nowy motyw propagandowy dla zachęcania odwiedzania naszej stolicy.

Pomysłów takich możnaby snuć wiele. Wspólnym podkładem ich winna być zaś jedna myśl — działanie pośrednie, zamiast bezpośredniego, dziś już nieraz mało skutecznego. (z.)



Okładkowa winieta ulotki propagandowej „Jak mister Braun podróżował po Polsce“. Ulotka ta w postaci mapy wyszła w nakładzie ok. 500 tys. egzempl. i rozdawana będzie na wystawie nowojorskiej.

Zjazd do Poznania na Międzynarodowe Targi

w czasie od 30 kwietnia do 7 maja br.

Międzynarodowe **Targi Poznańskie** stały się obecnie jedną z największych imprez tego rodzaju o znaczeniu międzynarodowym i ściągają one do Poznania poważną liczbę **przedstawicieli handlu i przemysłu** wszystkich krajów świata.

W roku obecnym Targi Poznańskie otwarte zostaną **dnia 30 kwietnia** i trwać będą **do 7 maja.**

Jak w latach poprzednich tak i w tym roku Liga Popierania Turystyki objęła organizację zjazdu masowego do Poznania i w związku z tym wyjednała w Ministerstwie Komunikacji **75% zniżkę kolejową** w drodze powrotnej z Poznania. Poza tym z szeregu większych miast w Polsce będą zorganizowane **pociągi popularne** na Targi Poznańskie, by w ten sposób jak najszerszym masom dać możność zapoznania się ze wspaniałym rozwojem gospodarczym Polski.

Indywidualna zniżka kolejowa w drodze powrotnej z Poznania będzie stosowana wyłącznie na podstawie **kart uczestnictwa L.P.T.**, które należy ostemplować w kasie biletowej stacji pierwotnego wyjazdu.

W tym roku Liga Popierania Turystyki rozsyła karty uczestnictwa do wszystkim swoich przedstawicielstw na terenie całej Polski, a jest ich ponad 200, na wszystkich większych stacjach kolejowych. Przedstawicielstwa zaś rozdzielą karty uczestnictwa pomiędzy przynależne do nich mniejsze stacje kolejowe. W ten sposób karty uczestnictwa będą do nabycia **w najodleglejszych zakątkach Polski.**

Niemniej osoby wybierające się na Targi Poznańskie winny zawczasu zamówić sobie karty uczestnictwa w kasie biletowej najbliższej stacji kolejowej, by w ostatniej chwili nie spotkać się z zawodem.

Na Targi Poznańskie przyjeżdża **z górą 15.000 osób** za indywidualnymi kartami uczestnictwa L.P.T. przy czym cyfra ta z roku na rok wzrasta. Trudno jest z góry przewidzieć wiele osób z poszczególnej miejscowości wybiera się na Targi do Poznania i dlatego zapas kart uczestnictwa może niekiedy okazać się za mały. Dlatego we własnym interesie należy **przynajmniej na tydzień przed terminem otwarcia Targów** zgłosić swoje zamówienie na karte uczestnictwa.

Dodatkowo karty uczestnictwa **będą** sprzedawane w Biurach Podróży Orbis, Wagons - Lits Cook i Francopol.

Nowe perspektywy akcji wczasów pracowniczych

Współpraca Min. Komunikacji z Min. Opieki Społ.

Ważny problem wczasów, a w szczególności sprawa urlopów pracowniczych stanowił w ostatnich dniach przedmiot wspólnych narad **Ministerstwa Opieki Społecznej** i **Ministerstwa Komunikacji.** W naradach tych ustalono konieczność współpracy obu resortów w akcji realizowania przejazdów pracowniczych na urlopy. Celem utrzymania stałego kontaktu oba Ministerstwa wyznaczą stałych delegatów dla tej sprawy.

Równocześnie nastąpi ustalenie współpracy **Centralnego Biura Wczasów**, jako organu, który został przez Ministerstwo Opieki Społecznej uznany za czynnik reprezentujący społeczną akcję wczasów i **Ligi Popierania Turystyki**, będącej placówką Ministerstwa Komunikacji, powołaną do obsługi przewozowej w dziedzinie turystyki masowej.

Udzielanie **zniżek kolejowych** na przejazdy pracowników na urlopy będzie stosowane jednolicie na podstawie określonych szczegółowych warunków.

Ruch wczasów kierowany będzie do miejscowości znajdujących się w terenie uboższym, dla którego przedstawiał on będzie wielkie znaczenie pod względem gospodarczym i gdzie istnieje możliwość **uzyskania** nisklch kosztów pobytu i utrzymania.

W krainie wód powstaje piękny ośrodek turystyczny

Inwestycje nad jeziorem Necko

udostępnią wszystkim piękno puszczańskiej przyrody

Wśród przeszło 300 jezior Pojezierza Suwalsko-Augustowskiego dwa cieszą się największym ruchem turystycznym, ściągają najliczniejsze rzesze turystów wodnych: W i g r y w grupie północnej, tj. wśród jezior suwalskich, oraz N e c k o położone w grupie południowej tzw. jezior augustowskich.

Główną przyczyną popularności jezioro Necko jest fakt, że jest to jezioro **najbliższe miasta Augustowa** i osiedli letniskowych w sąsiedztwie tego miasta. Już od szeregu lat rojno było i gwarno w miesiącach letnich na jeziorze Necko. Widziało się na nim dziesiątki, a nie raz i setki kajaków, liczne żaglowce, motorówki, łodzie wiosłowe, na plażach przybrzeżnych setki a nawet tysiące amatorów ożywczej kąpieli w czystych falach jeziora.

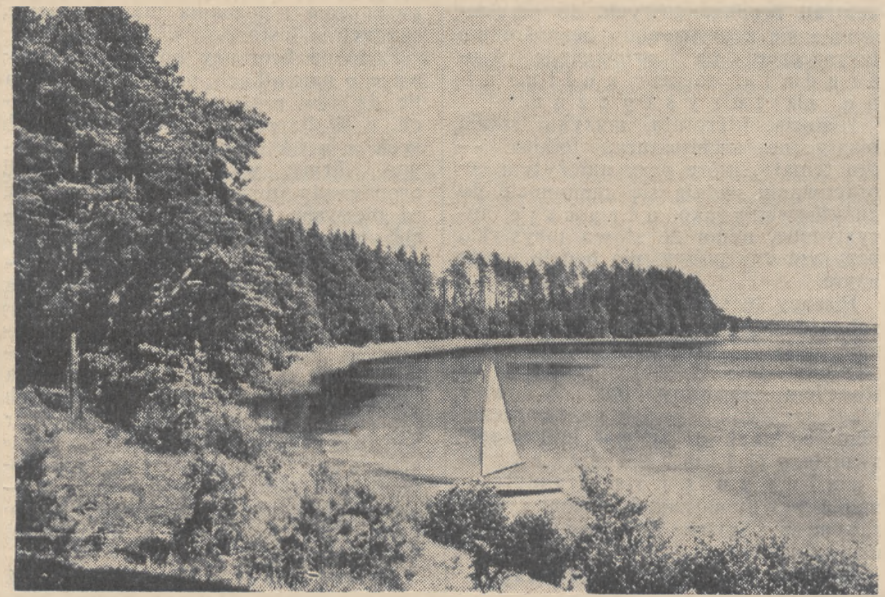
Popularność jeziora wśród turystów wzrośnie niewątpliwie w tym roku kiedy na Białej Górze na jego wschodnim brzegu stanie okazały

Hotel Turystyczny LPT

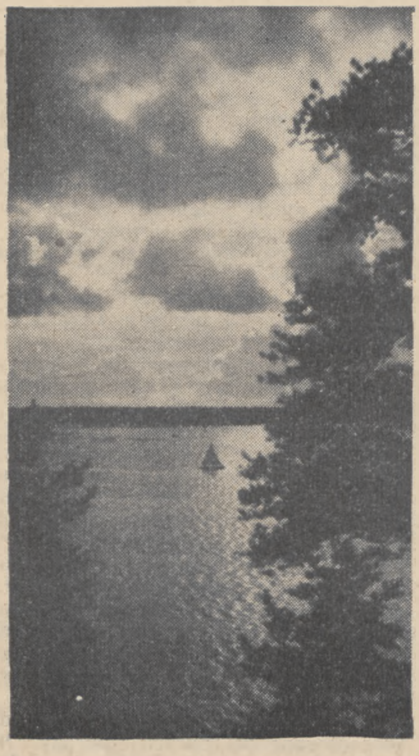
który niewątpliwie stanie się **centrum ruchu turystycznego,** a poniekąd i sportów wodnych w tej okolicy. Nie od rzeczy zatem jest poświęcić na łamach „Jedziemy" krótki artykuł opisowi tego jeziora i jego najbliższej okolicy.

Jezioro Necko wraz z R o s p u d ą jest największym z jezior w okolicy Augustowa, ma ono bowiem **524 ha powierzchni,** a jego głębokość wynosi **25 m.** Właściwe jezioro Necko bez Rospudy ma **6 km. długości** od zachodu ku wschodowi, i przeciętnie **1 km. szerokości.** Na południe od brzegów jeziora w odległości zaledwie 1 km leży miasto Augustów, jednakże dzięki temu, że od jeziora oddziela go wzgórze zajęte przez las miejski z jeziora nie widać miasta, prócz wież kościelnych.

Jak wszystkie jeziora Pojezierza Suwalsko - Augustowskiego jezioro Necko jest reliktem e p o k i l o d o w c o w e j. Wciśnięte jest ono między malownicze piaszczyste wzgórze, porosłe gęstym lasem.



Na jeziorach Augustowskich.



Widok na jezioro Necko.

Trzy rzeki zasilają wody jeziora. Największą z nich jest płynąca od północy od miasteczka Raczki i Filipów rzeczka R o s p u d a, wpływająca do jeziora tej nazwy. Od wschodu płynie K l o n o w n i c a, mająca charaketr kanału łączącego jezioro Necko z jeziorem Białem. Nad Klonownicą która ma czystą wodę i wartki prąd przeciągnięto dwa mosty drogowy na szosie z Augustowa do Suwałk, i kolejowy na linii do Suwałk. Wreszcie trzecią rzeczką wpadającą do jeziora jest płynące od zachodu Z e ł w i a n k a.

Jezioro ma tylko jeden odpływ którym jest rzeka N e t t a, w starych dokumentach Metą zwana, wypływająca na brzegu południowym. Leży nad nim Augustów, pod którym rzeka tworzy coś w rodzaju dużego stawu.

Na wchodnim brzegu jeziora Necko i rzeki Netty na terenie lasu miejskiego powstała

dzielnica letniskowa

Augustowa tzw. Z a r z e c z e, z licznymi pensjonatami, schroniskami i domami wycieczkowymi. Z Augustowem łączy ją zbudowany niedawno most na Nettą, służący tylko dla komunikacji pieszej.

U wstępu do tej dzielnicy nad Nettą w odległości 500 m. od jej wypływu z jeziora Necko stoi wybudowana przez kuratorium okręgu szkolnego w Wilnie p r z y s t a ń d l a m ł o d z i e ż y, wraz ze schroniskiem wycieczkowym i schronem na łodzie i kajaki.

W schronisku za drobną opłatą może młodzież korzystać z noclegu w salach ogólnych zaopatrzonych w łóżka z materacami i kocami. Na Zarzeczu stoją liczne pensjonaty, szczelnie zapełnione w sezonie letnim przez gości przybywających tu z całej Polski, jak pensjonaty Niemiryczanka Necko, Kellertowej i inne. Nad samym jeziorem w sąsiedztwie Zarzecza znajduje się **pływalnia i kabiny kapielowe** Ośrodka Przysposobienia Wojskowego i WF oraz przystań Zw. Strzeleckiego z bufetem. Rojno tu i gwarno w sezonie letnim.

Na wschodnim brzegu jeziora Necko, około 3 km. na wschód od rynku Augustowa, wznosi się zalesiona B i a ł a G ó r a, która zajmuje przesmyk między jeziorem Necko a jeziorem Białym, przez który prowadzi zarówno szosa, jak i kolej do Suwałk.

Na tej to właśnie górze stanął obecnie Hotel Turystyczny LPT. Z Białej Góry, która spada w stronę jeziora Necko wysokim urwistym, piaszczystym brzegiem (stąd nazwa góry), roztacza się **wspaniały widok** zarówno na jezioro Necko, jak i na jezioro Rospudę i część Puszczy Augustowskiej w promieniu 8 km. U stóp góry w bardzo malowniczym miejscu urządzono

plażę i kąpielisko.

Z jeziorem Necko łączy się od północy przy jego wschodnim końcu niedaleko Białej Góry j e z i o r o R o s p u d a. Jezioro to około 3 km. długie, lecz bardzo wąskie, wciśnięte między wysokie zalesione brzegi, jest typowym okazem jeziora tzw. rynnowego. Odznacza się ono niezwykłą malowniczością swych trudno dostępnych i bogatą roślinnością porośniętych brzegów.

Wskazana jest wycieczka łodzią dla zwiedzenia tego jeziora. Jadąc nim ku północy mijamy po prawej ręce półwysep zwany „Golą Zośką", gdzie w lecie są rozbijane namioty harcerskie. Przy północnym końcu jeziora wśród moczarowatych łąk wpływa do niego rzeka Rospuda. Wskazana jest wycieczka kajakiem w górę tej rzeki względnie drogą leśną prowadzącą na wschód od niej, do oddalonego 10 km w linii powietrznej od jeziora Rospuda oryginalnego uroczyska, położonego w lasach Puszczy Augustowskiej, niedaleko jeziora Jalowo które nosi nazwę Ś w i ę t e M i e j s c e.

Stoi tu grupa oryginalnych staroświeckich krzyżów podlaskich, pod którymi to krzyżami składa ludność co roku w dnie oznaczone dary w postaci płótna i włókna. Niewątpliwie są to echa kultu pogańskiego, których tradycja utrzymała się jeszcze w tym malowniczym ustroniu puszczańskim.

Jezioro Necko i Rospuda tworzą jak gdyby podkowę, a na półwyspie między nimi porasta wspaniały las, stanowiący część Puszczy Augustowskiej, który jako piękny okaz pierwoboru został uznany za jedyny na terenie tej puszczy

rezerwat leśny.

Rezerwat ten zajmuje zaledwie **130 ha powierzchni.** Na rezerwat wybrano tę właśnie część puszczy z tego powodu, że opierając się z jednej strony o jezioro Necko, z drugiej zaś strony o jezioro Rospudę,odznacza się **wyjątkową malowniczością** krajobrazu jeziornego, tak typowego dla tutejszych okolic.

Dla zwiedzenia rezerwatu należy dopłynąć łodzią do gajówki, położonej na wschodnim cyplu półwyspu w odległości 1 km. na zachód od Białej Góry.

Ryby, grzyby i wrzosowiska

Jezioro Necko odznacza się **bogactwem ryb.** W zimie 1936 dał jeden połów samych tylko leszczy 2.100 kg. i jazi 2.000 kg. Z połowu ryb utrzymuje się duży procent ludności okolicznej, poza tym łowią tu ryby **liczni miłośnicy sportu wędkarskiego.** Bliższe szczegóły o warunkach uprawiania tego sportu nad jeziorem Necko i sąsiednim może podać biuro turystyczne w Augustowie, względnie miejscowe towarzystwo wędkarskie.

Jak już wspomniałem jezioro Necko, jak wszystkie jeziora w tej okolicy, leży wśród wspaniałych lasów P u s z c z y A u g u s t o w s k i e j, która zajmuje ogółem obszar **1.160 km. kw. pow.,** w południowych częściach pow. suwalskiego i w środkowych częściach pow. augustowskiego. W lasach puszczy przeważa s o s n a na ziemiach bardziej urodzajnych wypiera ją świerk.

Puszcza słynie z bogactwa g r z y b ó w jadalnych, jagód i leszczyny. Dzięki temu z końcem lata i z początkiem jesieni można tu przybywać na **grzybobranie** i zbieranie orzechów laskowych. Inną atrakcją Puszczy Augustowskiej we wrześniu to k w i t n i ę c i e w r z o s ó w bardzo licznych w tych stronach. Ich kwiaty ubarwiają rozległe obszary puszczańskie kolorem jasno liliowym i nasycają powietrze swym miłym zapachem.

Wreszcie zaznaczam, że dla wycieczek w tej okolicy niezbędne jest posiadanie m a p y w o j s k o w e j 1:100.000 arkusza Augustów oraz bardzo taniego (50 gr.) i szczegółowego (326 stron) „P r z e w o d n i k a p o p o j e z i e r z u A u g u s t o w s k o - S u w a l s k i m" Henryka Kodzia i Adama Wisłockiego, wydanego w 1937 r. przez Obywatelski Komitet w Augustowie.

M. O.

Jak wygląda obecnie

Nowa granica w Karpatach

między Węgrami a Polską

Do niedawna granica **Podkarpackiej Rusi i Słowaczyzny** zbiegała się wraz z granicą Polski na szczycie Wielkiej Rawki, (1303 m), położonym 24 km na północny zachód w linii powietrznej od stacji kolejowej w Siankach. Stąd granica ta biegła w kierunku południowym przez pasmo Stinki dochodząc do doliny Ungu około 6 km na północ od miasteczka Wielka Berezna, następnie zaś biegła albo obok linji kolejowej z **Sianek do Ungwaru** albo po wzgórzach, położonych zaledwie w odległości kilku kilometrów na zachód od tej linii.

W wyniku walk prowadzonych w drugiej połowie marca, i porozumienia węgiersko-słowackiego z ub. tygodnia, granica została obecnie przesunięta o około 20 km na zachód od poprzedniej i od linii kolejowej Sianki Ungwar, prowadzi obecnie mniej więcej w połowie między tą linią a linią kolejową Łupków - Homanna — Michalowce, która pozostała w całości na Słowaczyźnie.

Obecnie punktem w którym stykają się granice Polski, Węgier i Słowaczyzny jest niepozorny i przez turystów rzadko odwiedzany szczyt Czerenin, (935 m), wznoszący się 2 km na południowy zachód od cerkwi we wsi Solince, położonej przy wąskotorowej linii kolejowej z Łupkowa do Cisny. Tuż obok tej wsi linia kolei wąskotorowej przebiegała doniedawna na przestrzeni 1 km przez teren słowacki, a dopiero po wyrównaniu granicy w listopadzie ub. roku Polska uzyskała tu teren o pow. 1 km kw lasu po obydwóch stronach toru kolejowego przy źródłach Udawy. Dzięki nowej granicy Solinka od zachodu graniczy obecnie ze Słowaczyzną, od południa z Węgrami.

Czerenin, który stał się szczytem trójgranicznym, jest nieciekawym wałem górskim, zalesionym na zboczach od strony północnej t.j. o stronyd Polski, nagim (pola i pastwiska) od strony węgierskiej, względnie słowackiej. Najbliższe miasteczko Cisna znajduje się u tego szczytu w odległości 10 km w linii powietrznej na północny zachód.

Stąd nowa granica węgiersko - słowacka biegnie działem wód w kierunku południowym, pozostawiając **po stronie słowackiej** wioski Telepowce, Hostowice, Czukałowce, Paryhużowce, Owczoline, a wreszcie miasteczko Slin.

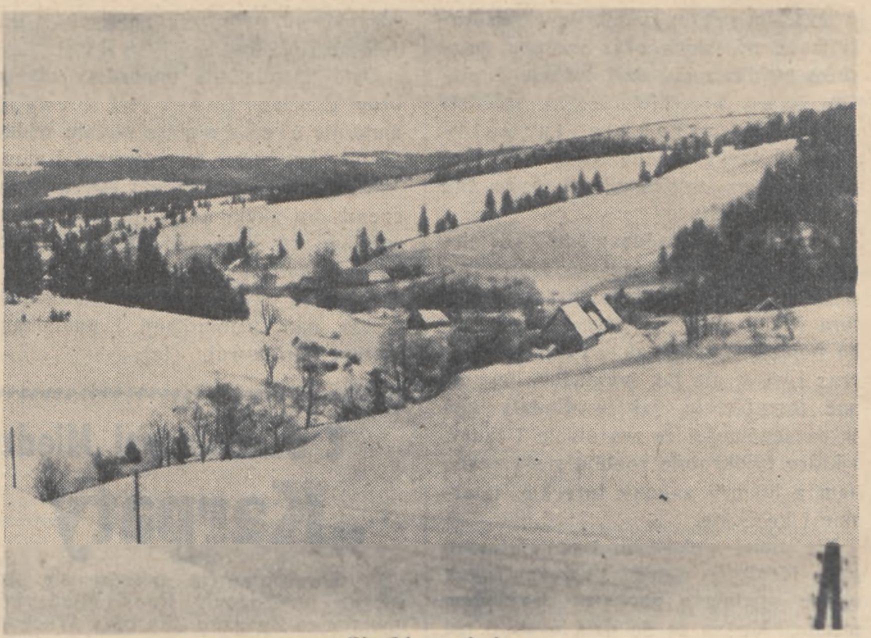
Między tym miasteczkiem a Stakczanami przekracza nowa granica dolinę potoku Cirocha, i następnie wznosi się na grzbiet dość popularnego w latach przedwojennych wśród turystów lwowskich pasma **Vihorlatu**, i prowadzi następnie jego grzbietem przez Sninski Kamień (1007 m) i Motrogon (1019 m), a następnie zbiega ku południowi, prowadząc na zachód od potoku Halas na równinę, wśród której Halas wpada do Ungu.

W ten sposób wschodnia część pasma Vihorlat z pięknym jeziorem Morskie Oko przypadła Węgrom, zachodnia, położona bliżej miasteczka Homonny, Słowaczyźnie.

Ponieważ w okolicach Solinki leży **granica Beskidów Środkowych i Beskidów Wschodnich** (Bieszczady), możemy obecnie stwierdzić, że wzdłuż całych Beskidów Zachodnich i Beskidów Środkowych mamy na południowych zboczach Karpat Słowaczyznę, wzdłuż całych Beskidów Wschodnich, od Bieszczad rozpoczynając, Węgry.

Z ważniejszych pasm górskich jakie znajdują się **na terenie węgierskim** należy wymienić rozpoczynając od zachodu wspomniany Vihorlat, na północ od Ungwaru pasmo zalesionych wzgórz których najwyższymi szczytami są Poprzeczny (1020 m) i Holica (986 m), w Bieszczadach Węgierskich dwie wspaniałe grupy gór, a to Połonina Równa na południe od Sianek (1482 m), i pasmo Borszczawy na południe od Ławocznego, z najwyższym w Bieszczadach szczytem Stoh (1679 m), na wschód od Munkacza niewysokie ale interesujące pasmo Wielkiego Działu (1086 m) Gornany Węgierskie, których najwyższym szczytem jest Strymba (1723 m), najpopularniejszym wśród turystów Ozirny z pięknym jeziorkiem, dalej na wschód nad kotliną Górnej Cisy Pasmo Swidowca z najwyższym szczytem Bliznica (1883 m), a wreszcie na wschód od doliny Cisy zachodnie i południowe zbocza Czarnohory przecięte granicą polsko węgierską i północne zbocze Karpat Marmaroskich przecięte granicą rumuńsko węgierską.

Jak poprzednio szczytem trójgranicznym, gdzie zbiegają się obecnie granice Polski, Rumunii i Węgier jest położony na południe do Czarnohory **Stoh Trójgraniczny** (1653 m).



Sianki w zimie

Przypuszczać należy, że w niedługim czasie konwencja turystyczna ułatwi turystom polskim wycieczki we wszystkie pasma Karpat po stronie węgierskiej, z których za czasów czeskich tylko 4 były dostępne dla Polaków: Borszawa, Swidowiec, Czarnohora i Karpaty Marmarowskie.

Dr. M. Orłowicz.

Plastyczną panoramę dawnego Lwowa

przygotowuje architekt-artysta

na uroczystość 600-lecia istnienia miasta

Jeśli zapytać przeciętnego Polaka o zabytkowe miasta Polski, to jednym tchem wymieni Kraków i Wilno, Toruń i Zamość, Sandomierz i Gniezno, ale w olbrzymiej większości wypadków pominie Lwów. Utarło się jakieś niczym nie uzasadnione przekonanie, że we Lwowie nie ma zabytków godnych widzenia, a główne osobliwości czy pamiątki jak **Cmentarz Obrońców Lwowa, Panorama Racławicka i Targi Wschodnie**, nie mogą kompetować o nazwę zabytku. Co który światlejszy wymieni jeszcze wśród rzeczy godnych widzenia we Lwowie: **Kaplicę Boimów** i **Katedrę Ormiańską**, niejeden doda jeszcze kilka kościołów, ogólne pojęcie pozostanie jednak to samo — we Lwowie nie ma zabytków.

Nie jest zadaniem niniejszych uwag wykazywać błędność takiego pojęcia i udowodnienia, że Lwów posiada olbrzymią ilość **cennych zabytków architektonicznych**, bogate kolekcje i zbiory, wspaniałe pamiątki z różnych epok. Chcemy tu zatrzymać się na jednym fragmencie — na dawnych **fortyfikacjach Lwowa**, które jeszcze niedawno, bo niespełna 170 lat temu okalały miasto w całej swej okazałości, będącej wynikiem wielusetletnich prac i starań nad umocnieniem kresowego grodu.

Fortyfikacje te zostały zniszczone **w r. 1772**, i tylko nieliczne resztki zachowały się w postaci widocznej dla przygodnego przechodnia. Pewna ilość tych resztek, jakkolwiek istnieje, ukryta jest w mniej lub więcej dostępnych częściach nowszych budynków, olbrzymia wreszcie część znikła bezpowrotnie, i tylko odkrywane podczas robót ziemnych szczątki fundamentów lub zasypanych murów, przypominają istnienie murów, wałów, baszt i bram, belwardów i fos.

Na podstawie zachowanych resztek, planów, rysunków i sztychów można jednak i dziś jeszcze odtworzyć z dużą dokładnością **obraz dawnego Lwowa**, otoczonego murami i fosami, z basztami i bramami, nad którymi dominowały wieżyce licznych kościołów i wielki, nieistniejący dziś masyw Niskiego Zamku.

Ten to obraz odtworzyć plastycznie, **stworzyć realną wizję dawnego Lwowa** w postaci szczegółowego, na naukowych badaniach opartego modelu, oto zadanie które podjął i realizuje od szeregu lat niezmordowanie młody entuzjasta — **inż. arch. Janusz Witwicki.**

W chwili obecnej wykończył on w niezwykle ciężkich warunkach pracując, model w skali 1:500 zawierający całe **fortyfikacje i gmachy publiczne** dawnego Lwowa w ich szacie **z końca XVIII w.** Obecnie przemyśliwa i przygotowuje wykonanie modelu w skali 1:200, który pozwoliłby na znacznie wierniejsze i ciekawsze zobrazowanie miasta, niż na modelu małym.

Dla realizacji tego prawdziwie benedyktyńskiego zadania, uzyskał inicjator poparcie od stworzonego ad hoc „Towarzystwa Budowy Panoramy Plastycznej Dawnego Lwowa" i pewne obietnice ze strony zarządu miejskiego we Lwowie. Trzeba to bowiem przyznać, że po okresie długiego kołatania o pomoc i zrozumienie, natrafił wreszcie inicjator i realizator projektu na poparcie ze strony czynników społecznych, które wzięły sobie za zadanie zrealizowanie projektu na uroczystości **600-lecia istnienia miasta**, t.j. na rok 1040.

Panorama plastyczna dawnego Lwowa, **która siłą faktu będzie przede**



Czarnohora. Howerla od Pietrosa po stronie węgierskiej.

wszystkim rekonstrukcją dawnych fortyfikacji miejskich oraz szeregu gmachów publicznych, dziś już nie istniejących, ma wszelkie dane by stać się prawdziwą atrakcją turystyczną Lwowa, godną zwiedzenia zarówno przez stałych mieszkańców, jak i przyjezdnych.

Niezwykle dokładne modele rozmieszczone w wiernie zrekonstruowanym terenie, tak jak wyglądał przeszło półtora wieku temu, dają bowiem nie tylko pojęcie o tym, jak wyglądał wówczas Lwów, ale jak wyglądały ówczesne fortyfikacje, jak wyglądały zaś w szczególności te warownie i mury, o które tylokrotnie rozbijały się znane nam z historii zagony tureckie, tatarskie i kozackie.

Nie mniej ciekawym i pouczającym jest identyfikowanie poszczególnych okolic modelu z **obecnym wyglądem miasta.** Można tu do dziś znaleźć nie jeden zachowany szczegół, a nie jeden fragment, przebieg ulicy czy ślad muru, znajdzie swe wytłumaczenie dopiero na tle zrekonstruowanej przeszłości.

Z tak pojętym wyzyskaniem modelu łączy się kwestia pewnych rekonstrukcji w samym terenie, które dadzą się wykonać nieraz bez większych trudności. Lwów odsłonił — jak wiadomo — niedawno część **dawnych murów obronnych klasztoru Bernardynów,** zyskując w ten sposób obok Krakowa i Warszawy bardzo ciekawy i malowniczy fragment dawnych obwarowań. Odsłonięta część wraz z istniejącymi do dziś arsenałem miejskim i królewskim, basztą prochową i innymi zabytkami, pozwoliłaby stosunkowo łatwo na **dalsze zrekonstruowanie** dawnych fortyfikacji w tej właśnie części miasta.

W innych dzielnicach obwarowania te zostały zniesione aż do poziomu, tu jednak byłoby pouczającym uwidocznienie przebiegu dawnych murów i wałów odpowiednimi oznaczeniami na bruku ulic i chodników, co pozwalałoby przechodniom bez trudu odszukiwać położenie znanych z modelu szczegółów.

Całe zagadnienie **panoramy plastycznej** dawnego Lwowa jest sprawą nie zmiernie ciekawą i z punktu widzenia atrakcyjności turystycznej Lwowa interesującą. Należy wyrazić życzenie, by akcja nad pełnym zrealizowaniem projektów nie upadła, lecz doznała **żywego poparcia** ze strony wszystkich czynników, powołanych do opieki nad pamiątkami i pomnikami kultury narodowej. (z).

30 tysięcy letników
pomieści Orłowo Morskie
dzięki rozbudowie i inwestycjom

Po dokonanej niedawno lustracji kąpieliska **Orłowo Morskie,** wydział wykonawczy tego kąpieliska uznał za konieczne wprowadzić szereg **poważnych inwestycji.** Zmienią one znacznie wygląd Orłowa, unowocześnią je i przystosują do wielkiego ruchu turystycznego.

W planie rozbudowy i inwestycji znalazła się więc przede wszystkim budowa **basenu jachtowego.** Basen ten przystosowany będzie do pobytu znacznej liczby jachtów sportowych, nawet największych.

Będzie również poszerzona i zabezpieczona **plaża,** której plany techniczne uwzględnią zarazem odpowiednie inwestycje dla **sportów wodnych.** Obok tego przewiduje się urządzenie szeregu nowych placów tenisowych oraz innych terenów sportowych.

Nie pominięto również w planie najbliższych prac — inwestycji użyteczności publicznej oraz problemów urbanistycznych Orłowa, które są już szczegółowo rozważane.

Przewiduje się budowę szeregu **hoteli, pensjonatów, restauracji, kawiarni** i innych lokali rozrywkowych. Powstanie **Dom Kuracyjny, zakład wodoleczniczy, sanatorium, kryty basen pływacki** itd.

Przeprowadzenie tych wszystkich niezbędnych inwestycji pozwoli na jednoczesny pobyt w Orłowie Morskim **30 tys. letników.** Część prac inwestycyjnych rozpoczęta będzie już w roku bieżącym.

Z działalności Międzykomunalnego Związku
„Karpaty Wschodnie"

W Stanisławowie odbyło się doroczne posiedzenie Rady Międzykomunalnego Związku **„Karpaty Wschodnie",** na którym poza innymi sprawami, rozpatrzono również sprawozdanie z działalności Związku.

Jak wynika ze sprawozdania, prace Związku nastawione były głównie na przygotowanie terenu letniskowego zarówno pod względem gospodarczym, jak i estetycznym, oraz na propagandę.

W dążeniu ku realizacji swych planów na tych polach, Związek współpracował z Ministerstwem Komunikacji, Studium Turyzmu, Zw. Ziem Górskich i szeregiem organizacji gospodarczych i turystycznych. Trzeba przyznać, że współpraca ta dała niezłe rezultaty.

Kładąc główny nacisk na przygotowanie terenu dla akcji letniskowej, przeprowadzono szereg **kursów i konkursów czystości** domów letniskowych, przystąpiono do opracowania i wydania planów **wzorowych domków letniskowych,** z zachowaniem oryginalności stylów ludowych, zorganizowano wreszcie 2 kursy 3 miesięczne dla służby hotelarsko-pensjonatowej.

Referat ogrodniczy Związku prowadził prace nad planowaniem **parków, zieleńców,** urządzaniem plaż itd. w miejscowościach letniskowych, współpracując również przy zadrzewianiu dróg oraz przy zakładaniu szkółek.

W dziale propagandy wydano **5 broszur,** przewodnik rybacki po woj. stanisławowskim oraz zorganizowano stały serwis prasowy i indywidualną obsługę informacyjną turystów.

Warto podkreślić, że letniska na terenie działalności Związku wykazują stopniowy wzrost frekwencji. Podczas gdy np. w roku 1936 w letniskach tych przebywało około **50 tys. osób,** to w roku 1938 frekwencja ta wzrosła do liczby **67.364 przyjezdnych.**

Biorąc przeciętnie, że każdy z przyjezdnych wyda 100 zł, dochód brutto przemysłu letniskowego w woj. stanisławowskim w r. 1938 obliczyć można na około **7 milionów zł.**

Plany Związku na sezon 1939/40 przewidują wzmożenie działalności zarówno na polu propagandy, jak i przygotowania terenu.

Trudności na granicy w Karpatach
po wygaśnięciu konwencji z Czecho-Słowacją

Zmiany polityczne, jakie zaszły w Europie Środkowej, wywarły również poważny wpływ na turystykę. Zmieniły się np. całkowicie warunki przekraczania granicy **w Karpatach,** gdyż konwencja turystyczna pomiędzy Polską a Czecho-Słowacją **utraciła moc prawną.**

Obecnie jedynymi dokumentami, które uprawniają do przekraczania granicy w Karpatach, są: **paszport,** zaopatrzony w wizy, lub też **przepustka,** wydawana jedynie w nagłych wypadkach przez niektóre starostwa.

W **Karpatach Wschodnich** ruch w obrębie pasa granicznego i w strefie nadgranicznej regulują rozporządzenia wojewodów lwowskiego i stanisławowskiego, zaś w województwach **śląskim** i **krakowskim** ruch ten na razie nie doznaje ograniczeń.

We własnym jednak interesie każdy turysta, przebywający na obszarze pasa granicznego, powinien przy sobie posiadać **dowód osobisty.**

KŁOPOTY PASAŻERÓW
i kłopoty z pasażerami

„Kolej nie ma zaufania do podróżnych" — powiada wiele osób korzystających z przewozów kolejowych.

Tak trudno udziela różnych zniżek, które wydają się same przez się **zrozumiałe i korzystne dla samej kolei,** skoro wabią jej klienta. Wymyśla najrozmaitsze **„warunki stosowania"** tych zniżek stanowiące wykwit biurokratycznej nieufności do podróżnego.

Ustala mnogie kontrole bileterskie, konduktorskie, rewizorskie, nawet urządza coś w rodzaju obław masowych, traktując poniekąd masy obywateli, jak zbiorowych przestępców.

Nakłada nieelastyczne kary za byle przeoczenie i przekroczenie talmudycznych wymagań. Karze przyznanie się do takich przeoczeń, tak, że niekiedy lepiej jest w ogóle jechać darmo. Nie stosuje różnorodnej, znanej gdzie indziej, w prywatnym obrocie, zagranicą, tolerancji np. w postaci dawania miejsca do siedzenia w klasie wyższej, gdy go brak w klasie niższej.

Zakazuje przerw podróży, nie wydaje biletów powrotnych do każdej stacji, wymaga różnych deklaracyj i podpisów. Słowem, odnosi się do podróżnych jak do mniemanych przestępców, a nawet nie ufa własnym pracownikom, kasjerom i konduktorom, stwarzając **warunki utrudniające łatwą i prostą odprawę,** kardynalne wymaganie tam masowego obrotu, jakim jest ruch kolejowy.

Na ten temat możnaby znaleźć mnóstwo przykładów konkretnych, którymi urażona jest godność osobista wielu obywateli, gdyż domagają się oni większej dozy zaufania i pragnęliby też, by kolej nasza nie miała marki kolei mniej postępowych w obejściu z obywatelami. Doszukują się tu krytycy **zastarzałości metod kolejowych,** wpływu z okresu zaborców, zwłaszcza wpływu metod austriackich. Żąda się od kolei śmielszej eksperymentacji w kierunku rozluźnienia przepisów przewozowych i taryfowych.

Trudno też o wdzięczniejszą rolę dla krytyki prasowej, fachowej i organizacyjnej. Nawet obce urzędy i ciała publiczne — występują tu zawsze po stronie obrony postępu obsługi i wzrostu zaufania.

Określając te tendencje jako **wzmożenie liberalizmu,** musimy podkreślić ich zasadniczą słuszność, jaką trudno byłoby negować w kołach **światłej biurokracji** kolejowej, która przecież także podróżuje, nie tylko bezpłatnie, a przede wszystkim ma ambicje niezasługiwania na wyrzekania. Kolejarze polscy, to Polacy czystej krwi, a więc obywatele niemniej czuli na punkcie skrępowania swobody, jak obsługiwani przez nich podróżni.

Słuszna tendencja liberalizmu — doznać jednak musi **dwojakiego ograniczenia** najzupełniej zrozumiałego, jeśli chodzi o akcję prowadzoną w warunkach **procesów masowych i powszechnych** a przy tym doraźnych, jakimi są odprawa i przewóz osób na kolejach.

Jest to konieczność liczenia się z ewolucją ogólną, stosowana postępu metod obsługi w miarę postępu kultury powszechnej i urządzeń materialnych przewozu. Po wtóre zaś konieczność liczenia się z karnością wewnętrzną i zewnętrzną, t. j. podstawą siły społecznej współczesnego ładu powszechnego i podstawą pewności, dochodowości, przedsiębiorczości kolejowej.

Wszelkie nagłe przeskoki, nieusprawiedliwione realnymi warunkami materialnymi i moralnymi, budzą co najmniej poważne wątpliwości, jeśli traktować mamy zadania kolei na płaszczyźnie **zdrowego rozsądku,** nie zaś — wyprzedzającej rzeczywistość egzaltacji.

Jeśli chodzi o **brak zrozumienia** przy rozdawnictwie ulg — wynika słuszność pozorna zarzutu z **przeładowania kolei polskich serwitutami,** dzięki którym trudno jeszcze wkroczyć P.K.P. dość śmiało na drogę ulg akwizycyjnych.

Serwituty stanowią przywilej stanowy, zawodowy, osobisty, gdy akwizycję prowadzi się już po linii **wszechdostępności.** Powolne przestawianie się kolei jest za to bardzo konsekwentne. Walka wypowiedziana przywilejom nie jest jednak realizowana łatwo, bo chodzi tu o przyzwyczajenia wieku praktyki i kasowanie wielu ulg wymaga równoczesnej poprawy warunków w innym zakresie. Np. trudno skasować ulgi urzędnicze bez podniesienia poborów.

Warunki stosowania ulg to jednak środek konieczny, jeśli wiele ulg ma w ogóle egzystować. Trzeba pamiętać, że podróżny to nie towar, przy którym kolej, uzależniając ulgę od przewozu w danym celu i do danej stacji — ma go do ostatniej chwili w swym ręku i nie wyda go odbiorcy bez dopłaty na innej stacji lub z innym przeznaczeniem.

Natomiast podróżny raz dostawszy ulgę — wykorzystuje ją w praktyce, według swej własnej dyspozycji, do celu — dla siebie najdogodniejszego. Bez odpowiednich warunków stosowania, dostatecznie warujących zastosowanie ulgi, wykorzystałby podróżny ulgę do innych przejazdów (bliżej, dalej), w innym czasie i w innym celu i kolej nie miałaby podstaw do kwestionowania tej dyspozycji podróżnego własną osobą i ulgą.

Traktowanie zaś wszystkich przejazdów pod względem cen jednakowo, to jednak tylko symplicyzm podchodzenia do rzeczy. Bo czyż byłoby społecznie słusznym jednako traktować np. przejazd dziatwy do szkół, przewóz robotników do fabryk z doraźnymi przejazdami ogółu podróżnych? Czyż byłoby też dla kolei gospodarczo słusznym jednako traktować ruch powszechny, handlowy z dodatkowo wywołanym, umyślnie zaakwirowanym doraźnym przewozem na całopociągowe (a więc dla kolei tanie)

Park Narodowy w Pieninach
wzbogacony o 410 ha

Jednym z największych parków narodowych, posiadających niezwykłą wartość przyrodniczą i obfitującym w mnóstwo malowniczych zakątków jest **park w Pieninach.** Szczególnego uroku dodaje mu wspaniały przełom Dunajca przez Pieniny.

Do niedawna powierzchnia parku **wynosiła 825 ha.** Dunajec stanowił południową granicę parku, poza którą rozciągał się teren **Słowackiego Rezerwatu Przyrodniczego.**

Po przejęciu przez Polskę w listopadzie r. ub. całości Pienin i gminy Leśnica, słowacki rezerwat **o powierzchni 410 ha włączono do parku narodowego.** Obecna powierzchnia pienińskiego parku narodowego, **wynosząc 1.235 ha,** zawiera całokształt najistotniejszych wartości bujnej przyrody pienińskiej.

W najbliższym czasie odbędzie się posiedzenie komisji parku narodowego pienińskiego, które zajmie się m. in. potrzebami gospodarki w części Pienin, położonej na prawym brzegu Dunajca, która należała przedtym do Czecho-Słowacji. W szczególności będzie rozpatrywana sprawa **połączeń znakowanymi szlakami** najciekawszych obiektów tych okolic z resztą parku narodowego Pienin oraz jego otoczeniem.

Szpecąca wylot przełomu pienińskiego tzw. „Gospoda im. H. Sienkiewicza" została przez dyrekcję parku narodowego zlikwidowana. Również zniesiono stare schronisko turystyczne na „Piaskach".

Wspaniała autostrada
powstaje w dolinie Dunajca
Sznur lamp elektrycznych w lasach rożnowskiego pogórza

Budowa **gigantycznej zapory wodnej** i zakładu wodno-elektrycznego **na Dunajcu w Rożnowie** pociągnęła za sobą **konieczność budowy nowych szos** w miejsce dotychczasowych, biegnących doliną Dunajca, które w r 1940 **będą zalane wodą.**

Kierownictwo budowy węzła rożnowskiego w porozumieniu z zarządem drogowym w Nowym Sączu wytyczyło **nowe szosy, które już w połowie zostały zbudowane.**

I tak, po prawej stronie Dunajca w kierunku Rożnowa biegnie nowowytyczona szosa grzbietem pogórza rożnowskiego, — wspinając się serpentynami wśród malowniczych lasów sosnowych na **górę Zbyszycką,** następnie grzbietem pogórza dochodzi do Rożnowa.

Również z lewej strony Dunajca, począwszy od Marcinkowic, buduje się podobną szosę **o szerokości 12 m,** która przebiegać będzie przez wzgórza: Kurów, Tęgoborze, Stara Wieś. Wiatrowice, Zagórze. Bartkowa, Kobyle, Gródek do Rożnowa.

Obie szosy, prowadzone są na przestrzeni 25 km i pokryte zostaną **kostką granitową,** dostarczoną z miejscowych kamieniołomów.

Wzdłuż tych szos po obu stronach jezdni zainstalowane będą **lampy elektryczne,** które na przestrzeni 40 km po obu stronach przyszłego jeziora, od N. Sącza do Rożnowa **oświetlą autostradę.**

Autostrada Rożnowska w połączeniu z budowaną szosą nadpopradzką stanowić będzie **jedną z najpiękniejszych dróg samochodowych w Polsce** i przyczyni się w dużej mierze do podniesienia gospodarczego Podhala.

Do Krakowa
„na XVII Festiwal Muzyki Współczesnej"

Warszawska Delegatura LPT w dniu 16 kwietnia rb. organizuje pociąg popularny na dwudniową wycieczkę z Warszawy do Krakowa pod hasłem „Na XVII Festival Muzyki Współczesnej".

Pociąg ten odejdzie w dniu 16 kwietnia o godz. 23 m. 25 ze stacji Warszawa Główna i powróci na stację Warszawa Główna w dniu 19 kwietnia o godz. 13 m. 43.

Cena karty kontrolnej, ważnej na przejazd w obie strony zł 14.40.

Uczestnicy wycieczki podczas jazdy tam i z powrotem będą mieli zabezpieczone miejsca numerowane do leżenia.

Nowy układ turystyczny z Włochami
wejdzie w życie z dniem 15 b. m.

Nowy **układ turystyczny polsko-włoski,** wchodzący w życie z dniem **15 bm.,** opiera się w zasadzie na dotychczasowych przepisach, z pewnymi jednak zmianami. Najważniejsza zmiana dotyczy postanowień, że **nie 20 proc. a 15 proc. ogólnych wpływów z polskiego eksportu będzie przeznaczonych na alimentowanie turystyki.**

Turyści, udający się do Włoch, winni nabyć **czeki,** nakazy płatnicze upoważnionych banków polskich lub bony hotelowe **za minimum 100 zł** w stosunku tygodniowym przy wyjazdach indywidualnych i **minimum 75 zł.** w stosunku tygodniowym przy wyjazdach zbiorowych.

Postanowienie, dotyczące górnej granicy **500 zł. i 250 zł. zostało w nowym składzie uchylone.**

Polski Instytut Rozrachunkowy może w poszczególnych wypadkach **redukować** minimalną wysokość tytułów turystycznych.

Po ukazaniu dowodu nabycia czeków, nakazów płatniczych lub bonów za odpowiednią sumę, turysta otrzymuje **bez trudności paszport za opłatą 40 zł.** przy ważności paszportu do 2-ch miesięcy, względnie **80 zł** za paszport roczny przy wyjazdach indywidualnych (przy wyjazdach zbiorowych — 25 zł.).

Ilość paszportów uzależniona jest — tak, jak dotychczas — od istnienia dostatecznych sum na realizację czeków we Włoszech na koncie turystycznym polskim. Górną granicę na 1939 r. stanowić będzie w każdym razie kwota **20 miln. lirów, czyli 5.5 miln. zł.**

Budowa szosy Kielce — Kraków

Niedawno rozpoczęto roboty przy budowie dalszego odcinka wielkiego traktu Marsz. Piłsudskiego. Prace obejmą **zmodernizowanie szosy Kielce — Kraków.**

Obecnie roboty odbywają się pod **Chęcinami.** Nowa szosa na tym odcinku pobiegnie nową trasą, omijając miasteczko Chęciny, które ze względu na wiele krętych uliczek i zaułków utrudnia komunikację samochodową.

Przebudowany odcinek drogi Kielce — Kraków otrzyma **nawierzchnię bitumiczną o szerokości 6 m.**

Przy robotach zatrudniono około 100 robotników.

wycieczki popularne, nie dającym się bez ulg pomyśleć?

Liczne kontrole konduktorskie, daleko mniej liczne rewizorskie, to tylko konieczność podyktowana bardzo niedostateczna obsadą stacyj, nieurządzonych do wnikliwej kontroli przed rozpoczęciem podróży. Prawda, istnieją kraje, gdzie nie ma peronowej t. zw. „szpery", lecz tam dopiero można mówić o niezmiernie częstej kontroli konduktorskiej. U nas panuje system mieszany.

T. zw. kary, ściśle mówiąc dopłaty, to wynik konieczności ogromnego zakresu i różnolitości opłat przewozowych. Gdyby, jak w tramwajach przerzucić wypadło wszystko na konduktorów, zamiast na kasy biletowe, trzebaby na każdy wagon konduktora, który zajmowałby się czynnościami kasowymi. Nie podołałby im zresztą i bardzo źle wyszłyby na tym koleje, gdyby istniało zasadnicze prawo kupowania biletów bez dopłat w pociągu dopiero.

Dopłata w pociągu, to konsekwencja niezastosowania się do zwyczajnego trybu, przyjętego na kolei, którym jest zakup biletu przed rozpoczęciem podróży i to w kasie. Ona bowiem jest przygotowana na wszystkie czynności związane z ustaleniem umowy przewozu, ma bilety, wykazy odległości, taryfy, gdy konduktor, mający zadania: ruchowe, porządkowe, kontrolne — może być kasjerem tylko w ostateczności i w razie konieczności. Zresztą z nieobsadzonych przystanków dopłat się nie pobiera!

Wpuszczanie do drugiej klasy osób, gdy w trzeciej nie ma miejsca kryje w sobie również wiele ryzyka. Raz, że miejsc w drugiej klasie zwykle jest niewiele, że trzeba je trzymać dla podróżnych którzy **wsiąść mogą po drodze.** Po wtóre zaś podróżni płacący cenę 2-ej klasy nie życzą sobie bynajmniej towarzystwa osób jadących klasą trzecią i nie po to dopłacają by być w tych samych warunkach.

Zresztą w sytuacjach wyjątkowych, zezwala się na takie korzystanie czasowe z miejsc w klasie wyższej —, nie można jednak stwarzać **ogólnego uprawnienia,** zwłaszcza z decyzji samego podróżnego.

Żadna zresztą kolej europejska nie gwarantuje w zwykłych wagonach **miejsc do siedzenia,** choć może brzmieć to wręcz sensacyjnie i oczywiście nie zwalnia taki przepis żadnej kolei od ambicji zapewnienia miejsc do siedzenia wszystkim podróżnym.

Są jednak okoliczności, że prawny obowiązek tego rodzaju byłby wręcz niewykonalny n.p. w niektórych godzinach ruchu podmiejskiego, który nawet w **Londynie** i **New-Yorku** większość podróżnych odbywa stojąc.

Zakaz przerw podróży przy niektórych znacznych ulgach celowych — to środek uniemożliwienia odbywania przejazdów w innych celach i ochrony korzystania z ulg innego rodzaju. Ustalanie biletów powrotnych ze wszystkich stacyj do wszystkich byłoby zbędnym gromadzeniem biletów tego rodzaju i stwarza duże trudności przy ustaleniu ważności biletów (termin) a także umożliwia w związku z tym, przy uproszczonych formach biletów, mnogo **nadużyć, głównie kilkakrotne** ich wykorzystanie.

Deklaracje i podpisy służą tylko przy ulgach imiennych i warują przed odstępowaniem ulg. Uczciwemu obywatelowi nie wyrządzają krzywdy, bo podpis to rzecz nietrudna — usuwają zaś praktyki oparte na z gruntu błędnych sugestiach, że to wszystko jedno kolei czy jedna czy dwie osoby jadą za danym biletem, bo pociąg i tak jedzie.

Pociąg rzeczywiście tak czy tak jedzie, lecz taki system, przy którym rezygnuje się z wyznaczania każdemu podróżnemu jego miejsca, uwarunkowany jest od tego, że nikt z jadących nie będzie bez swojego biletu. Kto zaś n. p. korzysta z „tygodniówki" przyjaciela, nie zapłacił za świadczenie.

Jeśli już tłumaczy kolej z jej ostrożności, niech z drugiej strony wolno będzie też przytoczyć **lekkomyślne postępowanie** ze strony wielu podróżnych, tłumaczące jeszcze bardziej ostrożność kolei.

Nie wgłębiając się już bliżej podajemy tu we formie skróconych określeń te różne objawy lekkomyślności podróżnych, zdarzające się tym częściej im mniej jest kontroli kolejowej i urządzeń materialnych umożliwiających kontrolę i ostrożność.

Oto zbiór najczęstszych uchybień z którymi walka niełatwa bez poparcia ogółu obywateli:

Psychoza darmochy polegająca na najwyższej ambicji wykorzystania swych stosunków osobistych i znaczenia dla uzyskania ulgi,

Psychoza gapy u niższych warstw, pochodząca z traktowania kolei jak **urzędu podatkowego, lub jak dawnych** kolei zaborczych, gdzie z udanego okpienia kolei bywa niejeden dumny,

Dobrodziejstwo z cudzej kieszeni polegające na uszczęśliwianiu obywateli i obywatelek ulgami rozporządzanymi z tytułu zaufania kolei do rozdawcy, udzielonymi na określone cele.

Nadużywanie okazji ulgi do innych celów, zwykle przy użyciu podstępnych tłumaczeń.

Do tych zasadniczych wad dołącza się często: niedbalstwo w stosowaniu warunków stosowania ulg, solidarna obrona gapowiczów przez współpodróżnych jakby okpienie kolei było czymś mniejszym od okradzenia sklepu, samowola n. p. zajmowanie więcej miejsc, dręczenie personelu jak by najeźdźców winnych temu że kolej jest zbyt biedna, brak jej taboru, urządzeń itp.

O jeszcze bardziej agresywnych, rzadkich już z resztą, podejściach ze strony mętów społecznych tu już nie piszemy.

Pobłażliwość i zaufanie, które muszą być podstawą podejścia kolei do podróżnego, nie mogą być, jak widzimy jednak jedyną miarą postępu kolei, gdyż niemniej ważnymi są **konieczność utrzymania ładu, dyscypliny ogólnej.**

Kolei ma zadanie tym łatwiejsze, im warunki stosowania mniej uzależnione są od konieczności operowania i ekspozycji samego tylko zaufania, lecz gdzie proste, obiektywne warunki stosowania, możliwie znormalizowane i pewne, stanowią jasną i łatwo uchwytną podstawę kontroli podróżnych, bez których, niestety nie można się obejść gdy chce się unikać narażenia na szwank dochodowości kolei. (cel).

KRONIKA ZAGRANICZNA

ŁOTWA. Rozwój ruchu turystycznego.

W roku 1938 zanotowano na Łotwie 1808 wycieczek z 65.469 uczestnikami. Do tego dochodzi 35 wycieczek urządzonych przez łotewskie biuro podróży „Celtrans" pociągami popularnymi, w których wzięło udział 19.982 osób. Ogółem zorganizowany ruch turystyczny przyniósł 1950 wycieczek grupowych z 88.200 uczestnikami.

Doliczywszy do tego indywidualny ruch turystyczny pieszy, rowerowy, samochodowy względnie kolejowy można powiedzieć, że ogólna liczba turystów wewnątrz kraju wynosi około 100.000.

Rozwój ruchu turystycznego śledzić możemy także we wzroście przejazdów kolejami i autobusami. W roku 1937 przewiozły koleje państwowe 15.800.000 pasażerów, a w roku 1938 16.600.000. Także liczba osób przewiezionych autobusami wzrosła z 2.900.000 w r. 1937 na 3.900.000 w r. 1938.

Jeśli przyjmiemy za zagranicznymi statystykami ruchu turystycznego, że przynajmniej 5% wszystkich pasażerów to turyści, to otrzymamy przy bardzo skromnych obliczeniach liczbę około 600.000 turystów.

Jeżeli tylko każdy z tych turystów wydał na jedzenie i spanie 10 łatów, to ogólny dochód z ruchu turystycznego wyniósłby w roku ubiegłym około 6 miln. łatów.

Także ilość noclegów notowanych w schroniskach wzrosła z 38.900 w r. 1936 na 63.200 w r. 1938. Natomiast ruch turystyczny z zagranicy wykazuje 84.168 turystów. Cyfra ta jest niższa o 10% od cyfry z roku poprzedniego, a nie uwzględnia ruchu w strefie przygranicznej.

Cyfra ta ma duże znaczenie dla życia łotewskiego gospodarczego, gdyż wydatki turystów zagranicznych przyniosły Łotwie około 8 miln. łatów. Jest to suma, która jest dwa razy wyższa niż ogólna suma jaką Łotwa otrzymuje za eksport bekonów, względnie przynosi jej tyle, co eksport bekonów, torfu i jaj razem, wobec czego przy wszelkiego rodzaju inwestycjach przemysł turystyczny nie może być pomijany.

Na marginesie danych dla ruchu turystycznego z zagranicy należy zaznaczyć, że dane statystyczne odnośnie do tego ruchu są stosunkowo bardzo dokładne, gdyż statystyka łotewska uważa się za jedną z najlepiej zorganizowanych w tym kierunku statystyk na świecie. Przy jej pomocy ustala się długość pobytu poszczególnych turystów, a także ich narodowość, zdolność płatniczą i inne.

Podział turystów na grupy według ich zdolności płatniczej pozwala na dość dokładne oszacowanie wpływów z ruchu turystycznego z zagranicy.

(Turyzm Polski, nr 3. 1939).

WŁOCHY. Uregulowanie sprawy taks pobytowych.

Jest rzeczą ogólnie znaną, że sprawa taks pobytowych w Italii była kilkakrotnie poddana ostrej krytyce i projektowane nawet ich zupełne zniesienie. Jednak niedawno wydany dekret postanawia, że tego rodzaju taksy będą nadal pobierane w uzdrowiskach, stacjach klimatycznych i miejscowościach turystycznych.

W hotelach, pencjonatach itd. opłaty takie pobierane są w ciągu pierwszych 30 dni pobytu, następne 90 dni pobytu są od opłat wolne.

Taksy zostały podzielone na 6 klas i wahają się od 0,50 lira do 3 lirów od osoby. Taksy tego rodzaju będą pobierane również od turystów mieszkających prywatnie w wysokości 10, 20, 40, 60 lirów. W tym ostatnim jednak wypadku pobiera się opłatę w ciągu 120 dni pobytu.

(Der Fremdenverkehr nr. 9, 1939 r.).

BELGIA. Rozwój turystyki czynnej.

Z roku na rok można zaobserwować dalszy rozwój zorganizowanego ruchu turystycznego w Belgii. Najlepiej zaobserwować to można na rozroście Touring Clubu Belgijskiego, który zrzesza największą liczbę turystów.

Gdy na początku swej działalności w wycieczkach przez ten klub urządzanych brało udział zaledwie kilka osób, obecnie urządza się wycieczki najrozmaitszego typu, jak np. zwiedzanie zabytków, wycieczki jednodniowe pociągiem lub autobusem, pociągi popularne i wielkie wycieczki zagraniczne. Liczba urządzanych imprez wzrosła do tego stopnia, iż oprócz oficjalnego biuletynu (dwutygodnika) zmuszony był Touring Club przystąpić obecnie do wydawania specjalnego, bezpłatnego biuletynu pod tytułem „Wycieczki i podróże T.C.B.". Biuletyn ten o objętości 12 stron, będzie się ukazywał w sezonie t. j. od marca do sierpnia, jako dwutygodnik, a od września do lutego jako tygodnik.

Ale nie tylko ten fakt świadczy o rozwoju Tourin Clubu Belgijskiego. Zwiększa się stale też ilość sekcji. I tak z biegiem lat między innymi powstała sekcja turystyczna, kolarska, piesza, kajakowa, campingowa i inne. Ostatnio powstała (w marcu) Sekcja Młodych.

Poza licznymi udogodnieniami jakie przysługują członkom tej sekcji, (członkowie jej nie mogą mieć więcej lat niż 30, a mniej niż 15), jak np. zniżki przy nabywaniu sprzętu turystycznego, zniżki w hotelach itd., jest prawo korzystania z 6 schronisk dla młodzieży o pojemności 200 łóżek, które w tym roku zostaną otwarte.

(La Revue du Touring Club de Belgique nr 6 1939r.).

ALGIER. Zniżki dla nowożeńców

Już nie tylko kraje europejskie, ale i pozaeuropejskie przyznają zniżki dla nowożeńców. Ostatnio Algier przyznał tego rodzaju zniżki dla młodych małżonków, którzy wyjadą w podróż poślubną w tym samym miesiącu, w którym nastąpił ich ślub.

Zniżka wynosi 35 proc. przy przejeździe morzem i rozciąga się również na transport samochodu należącego do młodego małżeństwa. Koleje zaś algierskie przyznały nowożeńcom zniżkę w wysokości 62,5 proc.

(Tourisme C.G.T. nr 7. 1939)

MADAGASKAR. Turystyka na wielkiej wyspie.

Komisja powołana do sklasyfikowania i zinwentaryzowania miejscowości i zabytków zarówno przyrodniczych, krajobrazowych jak i turystycznych, postanowiła listę ich podzielić na 4 wielkie rubryki: zabytki o charakterze historycznym, naukowym, legendarnym względnie etnograficznym i krajobrazowym.

Do każdego z tych zabytków względnie miejscowości zostanie dodana krótka notatka, wyjaśniająca charakter danej osobliwości i usprawiedliwiająca zaklasyfikowanie jej w tym dziale. Lista ta będzie najlepszym przewodnikiem dla turysty na Madagaskarze jaki ukazał się dotychczas i łatwo według niego będą mogli ustalić sobie turyści swój program pobytu i zwiedzania.

(Bulletin Hebdomadaire d'Information du Centre National d' Expansion du Tourisme, du Thermalisma et du Climatisme nr 51 1939 r.).

Pociągi popularne do Warszawy i Gniezna

Z okazji Festiwalu Muzyki Współczesnej w Warszawie, z szeregu miejscowości wyjadą do stolicy pociągi popularne na 1, 2 i 3-dniowe wycieczki.

Pociągi takie wyjadą: z Łodzi 15—16.4., z Żyrardowa 16.4., z Równego 15—18.4., z Lublina 16—18.4., z Radomia 16.4., z Gdyni 14—17.4., z Poznania 13—17.4., wreszcie z Krakowa 15—17.4., br.

Drugą imprezą zjazdową na wielką skalę, która zapewne wzbudzi masowe zainteresowanie jest urządzany 23.4 w Gnieźnie odpust na św. Wojciecha. I w tym wypadku liczne pociągi popularne pozwolą wziąć udział w odpuście szerokim rzeszom turystów.

Pociągi popularne do Gniezna wyruszą z Bydgoszczy, Torunia, Poznania, Inowrocławia, Strzelna, Kcyni, Wrześni, Ostrowia Wlkp., Jarocina, Węgrowca, Mogilna. Ze wszystkich wymienionych stacji pociągi odjadą w dniu 23 kwietnia rb.

Poznań organizuje „Rok Wielkopolski"

Odbyła się niedawno konferencja przedstawicieli instytucyj, urzędów i organizacyj dla omówienia i ustalenia imprez, mających złożyć się na **„Rok Wielkopolski"**

Program imprez obejmować ma m in. **targi poznańskie** od 30 kwietnia do 7 maja, **odpust św. Wojciecha w Gnieźnie 23** kwietnia, odbywające się po nim 7 maja **gnieźnieńskie konkursy jeździeckie** itd.

Wysunięto również projekt zorganizowania ogólnopolskiego **zjazdu chłopów** do Wielkopolski pod hasłem **„Piast do Piasta"**, pomyślany jako zespolenie świata wsi całej Polski, poznania jego potrzeb i zainteresowań kulturalnych, zbliżenia miasta do wsi itd.

Punktem kulminacyjnym zjazdu miałby być uroczysty pogrzeb Michała Drzymały na „Skałce Poznańskiej" u św. Wojciecha.

W dalszym ciągu obrad wysunięto projekt urządzenia w jesieni **ogólnopolskiej wystawy sztuki** na terenach targów poznańskich, **wystawę grafiki wojskowej** w Domu Żołnierza i **jesiennych igrzysk sportowych**

Wielkie inwestycje w Boguminie
Wiadukt kolejowy kosztem pół miliona zł

Projekt rozbudowy miasta i stworzenie **wielkiego Bogumina wchodzi w fazę realizacji.**

W nadchodzącym sezonie wiosennym i letnim przeprowadzone będą rozmaite roboty inwestycyjne. Będą one wielkim krokiem naprzód na drodze do rozwoju miasta.

Z najważniejszych inwestycyj na terenie Bogumina zasługuje na uwagę przede wszystkim **budowa przejazdu nad torami kolejowymi** w centrum miasta w kierunku gminy Zabłocie, który usunie najdotkliwszą przeszkodę komunikacyjną w Boguminie. Dotąd bowiem konieczne było objeżdżanie w kierunku Skrzeczonia, co wynosiło około **4 km.**

Na budowę przejazdu nad torami kolejowymi przeznaczono kwotę **pół miliona zł.**

Przewidziana jest również **rozbudowa połączeń drogowych** w kierunku Wodzisławia i Rybnika, przez co czas jazdy z Bogumina do Katowic będzie skrócony. Przewiduje się obok tego budowę **dwóch bloków mieszkalnych** dla niezamożnej ludności kosztem **120.000 zł.** Istnieją również widoki, że w najbliższym czasie nastąpi rozbudowa niektórych zakładów przemysłowych w Boguminie, oraz uruchomione będą te **zakłady, które zostały opuszczone przez Czechów.**

ILUSTROWANY TYGODNIK TURYSTYCZNY „JEDZIEMY"
pod kierownictwem redakcyjnym Dr. Kazimierza Saysse-Tobiczyka

Redaktor: Edward Quirini — WYDAWNICTWO LIGI POPIERANIA TURYSTYKI

Cena egzemplarza 10 gr. prenumerata kwartalna 1 zł wraz z przesyłką pocztową

Adres Redakcji: Warszawa, Marszałkowska 3/5 (Dom Prasy S.A.).
Sekretariat Redakcji czynny codziennie w godzinach od 12 — 14 po poł. — pokój Nr 303, tel. 8-02-40 wew. 100.
Administracja: Zarząd Główny Ligi Popierania Turystyki, Warszawa, Mokotowska 61, tel. 7.17-74

Druk Dom Prasy S. A. Warszawa